

BAB I

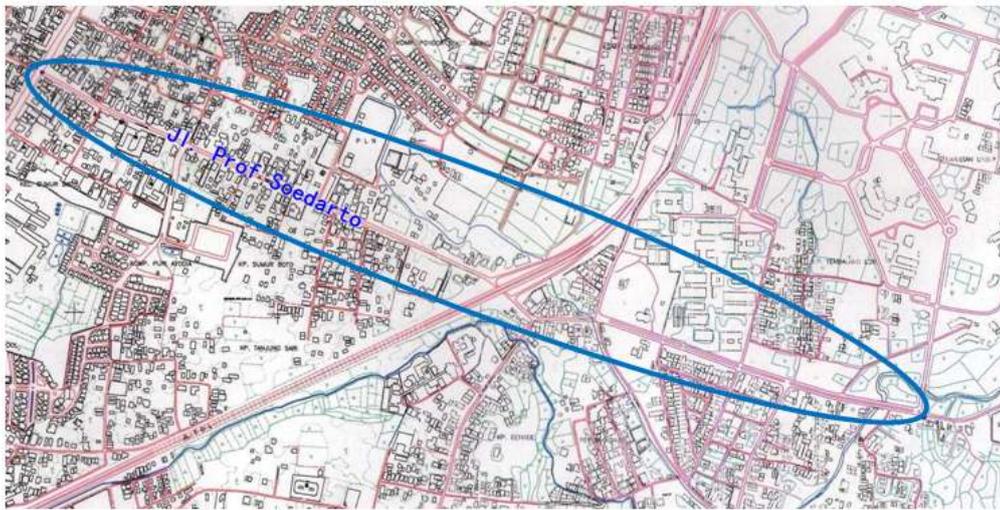
PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kota Semarang merupakan ibu kota Jawa Tengah dan merupakan kota terbesar dengan jumlah penduduk sampai dengan akhir Desember tahun 2011 sebesar : 1.544.358 jiwa, terdiri dari 767.884 jiwa penduduk laki-laki dan 776.474 jiwa penduduk perempuan (Profil Kependudukan Kota Semarang oleh BPS, 2012). Berkembangnya kota ini berakibat pada peningkatan aktivitas masyarakat kota, sehingga mobilitas jalan raya menjadi sangat tinggi. Kota Semarang sendiri merupakan salah satu kota tujuan pendidikan masyarakat Jawa Tengah, dengan dua universitas negeri, satu institut agama negeri, satu politeknik negeri, dan beberapa universitas swasta. Dua universitas negeri di Semarang adalah Universitas Negeri Semarang yang berada di Kecamatan Gunung Pati dan Universitas Diponegoro (Undip) yang berada di kawasan Tembalang dan Pleburan. Institut Agama Islam Negeri Walisongo terletak di Kecamatan Semarang Barat dan Politeknik Negeri Semarang terletak di Kecamatan Tembalang. Kampus Undip yang terletak di Tembalang menempati lokasi strategis yang dapat diakses melalui berbagai arah jalan raya. Akses pencapaian ke kampus Undip Tembalang yang merupakan pintu masuk utama adalah Jl. Prof Soedarto dari Jalan Setiabudi yang merupakan jalan raya.

Sejak tahun 2011, semua kegiatan belajar mengajar untuk mahasiswa Srata Satu (S₁) Undip berada di kawasan Tembalang. Pemindahan kampus Undip yang berada di Pleburan ke Tembalang ini membawa konsekuensi peningkatan arus lalu lintas dan kegiatan jalur jalan dan lingkungan di kawasan sekitarnya. Demikian pula aktivitas transportasi kendaraan di persimpangan jalur jl. Setiabudi, jl. Prof Soedarto, jl. Tirto Agung, jl. Sirojudin dan akses menuju kampus Universitas Diponegoro Tembalang. Pada saat ini jumlah pedestrian semakin meningkat pada saat jam berangkat (pagi hari) dan jam pulang (siang dan sore hari). Tumbuhnya kawasan – kawasan pemukiman baru

secara pesat di sekitar Undip Tembalang ini juga merupakan akibat adanya pemindahan kampus, yang juga membawa pengaruh pada pertumbuhan fasilitas – fasilitas pendukung serta pola pola sirkulasi (pergerakan) manusia maupun kendaraan. Undip telah melakukan berbagai pembenahan sarana dan prasarana yang berkaitan dengan kesiapan dan kelancaran proses belajar mengajar sivitas akademika terkait dengan pemindahannya ke Tembalang. Salah satunya adalah kemudahan dan kelancaran transportasi baik pribadi maupun umum di sekitar kampus Tembalang.



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian Jl. Ngesrep Timur V/Prof. Soedarto Akses Utama Menuju Kampus Undip (2011)
Sumber : Dinas Tata Kota, Kota Semarang

Jalan Prof. Soedarto merupakan sebuah jalan yang menjadi pintu masuk utama kampus Undip Tembalang. Pintu masuk Universitas Diponegoro ini dicirikan dengan adanya *tetenger* patung Pangeran Diponegoro yang sedang menaiki kuda. Kemudian diikuti dengan jalan Prof. Soedarto yang panjangnya sekitar 1,5 kilometer (dari pintu gerbang kampus Universitas Diponegoro hingga boulevard menuju kampus). Kawasan Jl. Prof. Soedarto ini, sekarang dipenuhi dengan bangunan – bangunan pertokoan, toko material, biro perjalanan, apotek, bengkel, kendaraan, bank, tempat kursus, jasa fotokopi, salon kecantikan, dan pedagang kaki lima yang menggunakan tenda – tenda temporer yang didirikan di jalur pejalan kaki, pangkalan parkir dari angkutan umum, dan pangkalan ojek sepeda motor yang melayani rute ke arah Universitas Diponegoro Tembalang. Pangkalan ojek ini menggunakan bahu

kanan dan kiri jalan lingkungan Jl. Prof. Soedarto untuk parkir, menaikkan, menurunkan dan menunggu penumpang, serta memutar arah kendaraan. Hal ini yang membuat kenyamanan para pengguna fasilitas publik di kawasan Jl. Prof. Soedarto menjadi terganggu oleh tumpang tindihnya penggunaan fasilitas – fasilitas pelayanan publik. Misalnya jalur pedestrian yang beralih fungsi menjadi parkir kendaraan umum, berjualan, pedagang kaki lima. Pertumbuhan penduduk kota, yang tidak diikuti dengan penambahan lapangan pekerjaan mengakibatkan masyarakat memilih melakukan kegiatan komersial di sektor informal berskala kecil yang dianggap mudah untuk dilakukan dengan menggunakan lahan terbuka pada tepi jalan. Orang tidak dapat lagi leluasa berjalan di trotoar yang telah disediakan. Pedagang Kaki Lima (PKL) yang menempati sebagian atau seluruh lahan trotoar jl. Prof. Soedarto menimbulkan masalah pada trotoar yang seharusnya berfungsi sebagai jalur pedestrian. PKL mendirikan tempat jualan dengan bangunan atap semi permanen. Dampak yang terjadi adalah fungsi trotoar sebagai fasilitas pejalan kaki menurun, tidak lagi berfungsi sebagai sarana yang diharapkan. Dampak lain yang ditimbulkan oleh adanya aktivitas PKL adalah meningkatnya volume sampah dan air limbah. Aspek keindahan kotanya terganggu, secara visual. Namun di sisi lain kehadiran PKL merupakan potensi dalam menghidupkan kawasan, sehingga terjadi situasi yang dilematis.

Dari sisi penggunaan tempat, pejalan kaki terpaksa harus turun ke ruas jalan dan berebut tempat dengan pengendara kendaraan, yang membahayakan baik bagi pejalan kaki ataupun pengendara. Pergeseran fungsi trotoar jelas membuat ketidaknyamanan para pejalan kaki. Mereka tidak bisa lagi tenang berjalan sambil menikmati keramaian kota, harus sangat berhati-hati dan tetap waspada, agar tidak sampai terserempet kendaraan yang berlalu lalang.

Menurut Warpani (1990), sarana kaki lima di pusat kegiatan kota mutlak perlu ada dalam sistem lalu lintas kota, karena tujuan akhir sering tidak mungkin dapat dicapai langsung dengan kendaraan. Namun, lalu lalang para pejalan kaki tidak boleh terhalang atau terganggu oleh pedagang kaki lima.

Menghapus sama sekali pedagang kaki lima memang tidak mungkin, sehingga alternatifnya adalah bagaimana mengatur mereka agar tidak mengganggu lalu lalang pejalan kaki. Sebenarnya para pejalan maupun pedagang kaki lima adalah dua golongan masyarakat yang saling membutuhkan, namun dalam memanfaatkan kaki lima terjadi bentrok kepentingan. Karena itu meskipun pedagang terpaksa diijinkan berdagang di trotoar, namun haruslah berpegang teguh pada prinsip bahwa fungsi trotoar terutama adalah untuk pejalan kaki.

Pada kawasan ini, sirkulasi manusia dan kendaraan umum tiap hari akan terus meningkat, karena kawasan ini merupakan kawasan transit transportasi dari berbagai arah. Para penumpang kendaraan dari arah Semarang wilayah bawah, maupun dari arah Semarang wilayah atas banyak yang terkumpul di daerah ini. Berbagai jenis kendaraan umum angkutan kota melayani jalur jalan yang melalui kawasan gerbang tersebut sepanjang hari. Berbagai ragam manusia banyak yang terkumpul di sini, naik dan turun kendaraan umum, menyeberang jalan diantara deretan mobil, berjalan kaki ke tempat yang jauh untuk mendapatkan kendaraan umum yang menuju ke arah tujuan, berjalan kaki diantara mobil parkir, karena jalur pejalan kaki digunakan untuk aktivitas lainnya. Hal ini harus diimbangi dengan cukupnya penyediaan dan peningkatan mutu fasilitas pelayanan publik, seperti pedestrian untuk pejalan kaki, jalur – jalur dan sirkulasi kendaraan serta area parkir.

Jalur pedestrian ini merupakan salah satu parameter dari konsep ramah transportasi, dimana tersedia jaringan jalan yang lengkap, tersedia ruang lalu lintas untuk persepeda, pejalan kaki, angkutan umum, jalan untuk penyandang cacat dan semua umur, jaringan jalan yang nyaman, aman dan mendukung keselamatan pengguna jalan (Wunas, 2010). Transportasi ramah lingkungan merupakan salah satu parameter dalam terwujudnya kota berkelanjutan (*sustainable city*). Kota berkelanjutan adalah kota yang mempunyai keterpaduan antara *ecopolis*, *humanopolis* dan *technopolis*, yang dalam bidang perencanaan kota kita mewarisi pula dari pendahulu kita kaidah panca faktor wisma (perumahan), karya (lapangan kerja), marga (jalan / transportasi), suka

(tempat rekreasi), prasarana atau penyempurna (infrastruktur). Pada saat sekarang kelima faktor yang dimaksud adalah lapangan kerja/ekonomi (*employment*), keseimbangan lingkungan (*ecology*), pemerataan/keadilan (*equity*), peran serta masyarakat maupun swasta (*engagement*) dan konservasi energi (Budihardjo, 2009). Salah satu dari prinsip *sustainable transportation* yaitu mengadakan prasarana transportasi berupa jalur pedestrian ini. *Pedestrian street* atau jalur pejalan kaki seharusnya merupakan area dimana para pejalan kaki diberikan keleluasaan. Perencanaan untuk pejalan kaki (pedestrian) sering diabaikan, perencanaan lebih kepada jalan untuk kendaraan bermotor.

Perlunya penelitian ini dilakukan adalah untuk menjawab beberapa pertanyaan penelitian sesuai kondisi di atas yakni : “Bagaimana penggunaan jalur pedestrian akses utama kampus Undip dikaitkan dengan kaidah kota berkelanjutan, dari sisi *sustainable transportation*, apakah jalur pedestrian akses utama kampus Undip nyaman dari sisi pengguna, apakah struktur jalur pedestrian akses utama menuju kampus Undip memenuhi persyaratan dari sisi lingkungan dan kota berkelanjutan, apakah faktor – faktor yang diperlukan untuk mendukung jalur pedestrian yang sebagai perwujudan kota berkelanjutan, persepsi dan aspirasi para pengguna jalur pedestrian sehingga dapat dicapai kondisi jalan akses yang tertib dan teratur sepanjang Prof. Soedarto.

Hal ini secara tidak langsung akan membawa pengaruh yang baik pada kawasan Kampus Undip Tembalang, karena kawasan ini merupakan jalur utama bagi sivitas akademika Undip untuk menuju dan meninggalkan kampus Undip. Jika kelancaran dan kenyamanan ini sudah terjadi, maka yang merasakan imbasnya adalah masyarakat umum yang mengakses jalan ini, dan peruntukan fungsi juga akan kembali dengan baik.

1.2. Tujuan Penelitian

Penelitian ini dimaksudkan untuk :

1. Mengkaji penggunaan jalur pedestrian dalam sisi kenyamanan pengguna
2. Mengevaluasi struktur perancangan jalur pedestrian dari sisi lingkungan

3. Mengamati persepsi dan aspirasi para pengguna jalur pedestrian baik dalam sisi lingkungan maupun regulasi dalam kaitannya terhadap perwujudan kota berkelanjutan.

1.3. Manfaat Penelitian

1. Memberikan bahan referensi bagi pemerhati masalah lingkungan, perancangan kawasan, dan arsitektur bangunan agar dapat dikembangkan pada kajian – kajian / penelitian lebih lanjut yang sejenis.
2. Memberikan sumbang saran kepada instansi terkait sebagai dasar pertimbangan dalam menertibkan peraturan – peraturan yang bertujuan pada tertibnya suatu kawasan.

1.4. Keaslian Penelitian

Beberapa penelitian mengenai jalur pedestrain dan pejalan kaki yang sudah dilakukan antara lain :

1. Dhanoë Iswanto (2003) dengan judul “Mengkaji Fungsi Keamanan dan Kenyamanan bagi Pejalan Kaki di Jalur Pedestrian (Trottoar) Jalan Ngesrep Timur V Semarang (Akses Utama Kampus Undip Tembalang)”. Penelitian pada tesis ini menghasilkan rekomendasi tentang pentingnya kesadaran akan ketertiban dan keteraturan lalu lintas, yang didukung dengan adanya peraturan – peraturan yang cukup tegas dan menggugah serta dinantikannya sumbangan pemikiran dari pakar perencana dan perancang kawasan kota di Undip agar tercapai cita - cita menuju kawasan kota yang ideal dengan perencanaan dan perancangan yang matang.

Pada saat itu, tahun 2003, keramaian Ngesrep Timur V, belum seperti sekarang pada tahun 2012, belum ada kemajuan yang signifikan terkait pentingnya kesadaran akan ketertiban dan keteraturan lalu lintas, terkesan lebih memburuk, disinilah diperlukan peraturan yang sangat mengikat, karena belum ditemui pada saat ini.

2. Maileni (2004) dengan judul “Perencanaan Lingkungan Jalur Pedestrian di Jalan MT Haryono Semarang”. Penelitian pada tesis ini

menghasilkan rekomendasi bentuk model dan konsep perencanaan pada jalur pedestrian juga mengidentifikasi perlunya evaluasi dari sisi kebijakan yang secara detail dan jelas. Selain itu diungkapkan bahwa perilaku pengguna jalan juga didasari berdasar atribut dan fasilitas yang telah disediakan.

Kondisi jalan MT Haryono pada saat ini cenderung semakin ramai oleh kawasan pertokoan, sehingga mungkin penelitian ini perlu dilanjutkan lagi tentang beberapa bentuk keaktifan masyarakat dalam menjaga kondisi lingkungan kawasan pertokoan masing – masing. Sehingga tercipta kondisi kawasan estetika perkotaan yang ideal.

3. Ikasari Syafianti (2006) dengan judul “Penataan Jalur Pedestrian Sebagai Perwujudan *Good Environmental Governance* (Studi Kasus Koridor Pandanaran, Semarang)”. Penelitian pada tesis ini menghasilkan rekomendasi penerapan *Good Environmental Governance* dalam model dan bentuk jalur pedestrian di Koridor Pandanaran Semarang.

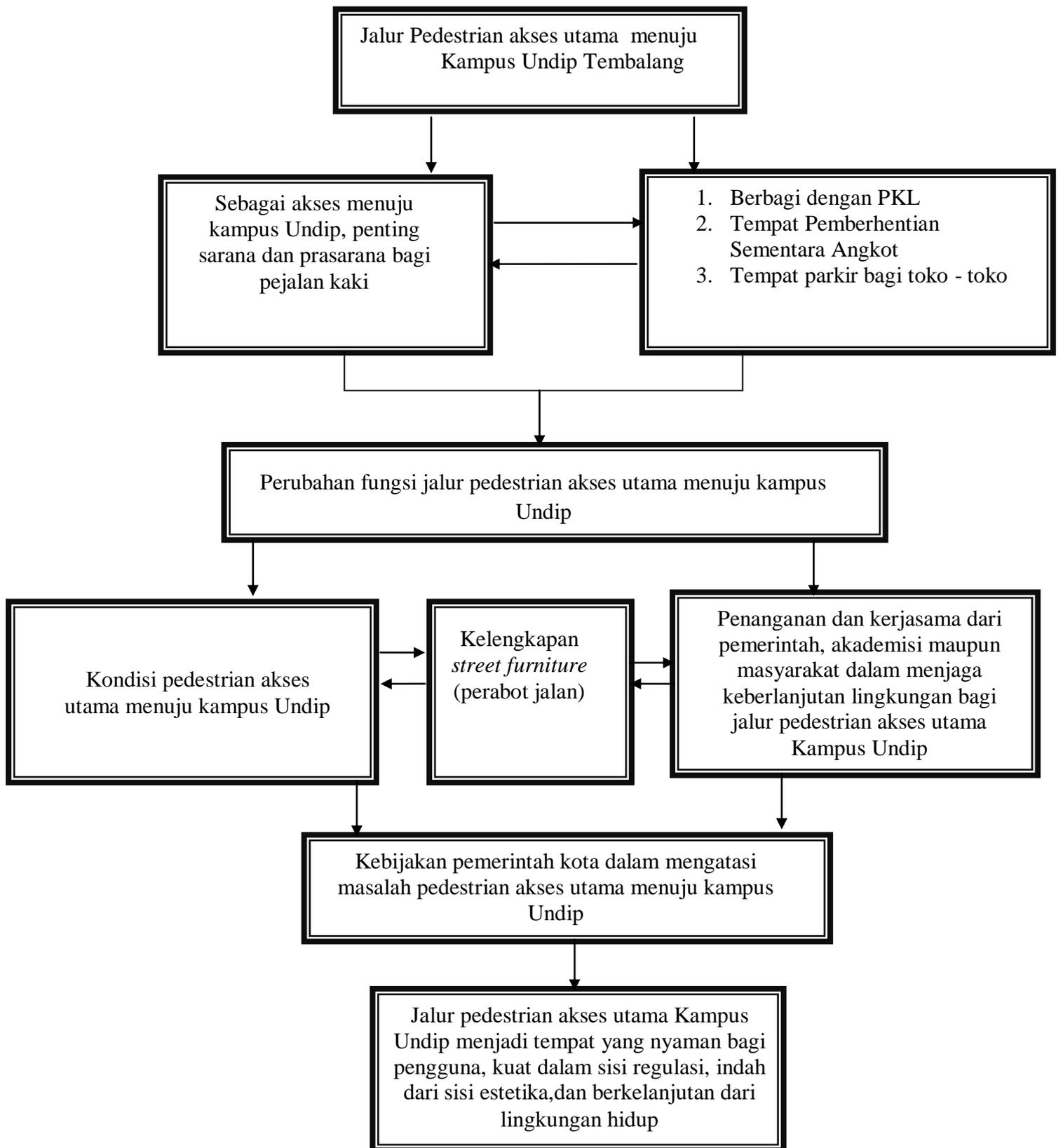
Kondisi jalur pedestrian di Koridor Pandanaran pada saat ini sudah menunjukkan pembangunan yang signifikan, terutama pada sisi timur yang dekat dengan Simpang Lima, karena koridor Pandanaran merupakan pusat kota, ini ditengarai menjadi alasan pemerintah dalam mempercantik kawasan ini daripada kawasan yang lain.

4. Gatoet Wardianto (2011), dengan judul “Jalur Pejalan Kaki Berbasis Adaptasi Manusia Terhadap Panas Matahari di Ruang Terbuka Kota (Studi Kasus : Jalur Pejalan Kaki di Kota Semarang)”. Penelitian pada disertasi ini dilakukan pada tiga jalan besar di pusat kota Semarang yaitu jalan Gajah Mada, jalan Pemuda dan jalan Pandanaran. Penelitian ini memberikan rekomendasi tentang perbaikan jalur pejalan kaki terhadap aktifitas pejalan kaki yang diharapkan dapat memberikan kontribusi yang nyata pada usaha mewujudkan *Environmentally Sustainable Transportation*.

Penelitian disertasi ini, lebih lengkap dan menyeluruh karena mencakup tiga jalan besar di pusat kota Semarang yaitu jalan Gajah Mada, jalan Pemuda dan jalan Pandanaran. Kondisi aksesibilitas ketiga jalan ini sangat berpengaruh dalam faktor estetika kota, dan bisa dilakukan penelitian lanjutan, mengingat kondisi pedestrian ketiga jalan ini lambat laun sudah mulai diperbaiki.

1.5. Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka pikir dalam penelitian ini diawali dari permasalahan pemindahan kampus Undip Tembalang secara serentak pada tahun 2011 yang membawa dampak negatif terutama terhadap kawasan kampus Undip, terutama akses pintu masuk kawasan tersebut. Diantaranya trotoar yang berubah fungsi menjadi kawasan PKL, tempat pemberhentian sementara angkot dan parkir yang sembarangan, padahal seharusnya kawasan tersebut digunakan untuk pejalan kaki. Jalur pedestrian menjadi sempit, kurang nyaman dan aman dari sisi pengguna, tidak indah dari sisi estetika dan lingkungan hidup, kurangnya perabot jalan. Sehingga dalam hal ini diperlukan penanganan dan kerjasama dari pemerintah, akademisi maupun masyarakat dalam menjaga keberlanjutan lingkungan bagi jalur pedestrian akses utama Kampus Undip. Adanya kebijakan pemerintah kota yang mendukung dalam mengatasi masalah pedestrian akses utama menuju kampus Undip. Sehingga diharapkan jalur pedestrian akses utama Kampus Undip menjadi tempat yang nyaman bagi pengguna, kuat dalam sisi regulasi, indah dari sisi estetika, dan berkelanjutan dari lingkungan hidup (Lihat Gambar 2).



Gambar 2. Kerangka Pikir Penelitian